

Réunion publique à NANTERRE, LUNDI 22 NOVEMBRE 2010

Le RER E prolongé et les projets d'urbanisme à Nanterre

La huitième réunion du débat public s'est tenue à Nanterre le 22 novembre et a rassemblé 145 personnes. Cette synthèse est réalisée à partir du compte-rendu intégral de la réunion publique (disponible auprès de la Commission particulière du débat public et sur le site www.debatpublic-rer-e.org).

. **Ouverture de la réunion publique** par Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public.

. Présentation du dossier du débat

Christophe Deniau, chef du projet EOLE au STIF : « Pour Nanterre, le RER E est un nouveau lien vers l'ouest, donc un lien entre deux territoires en développement portés par deux OIN, celle de Seine Aval et celle de La Défense Seine-Arche. C'est aussi un lien renforcé vers Paris grâce au nouvel axe est-ouest.

« Au total, la gare de Nanterre-La Folie verrait 22 RER à l'heure de pointe s'y arrêter, 16 venant de l'est ou repartant vers l'est et 6 de l'ouest. Cependant, la desserte de Nanterre, ce n'est pas qu'Eole, mais aussi des rabattements de bus ainsi que des nouveaux projets, comme un projet de transport en commun en site propre qui permettrait de désenclaver le Petit Nanterre. »

Rachid El Mounzil, adjoint au directeur du projet EOLE à RFF : « Voyons ce qui est envisagé dans le cadre du projet. Il y a la ligne Eole, une gare sur le triangle du faisceau de La Folie, les voies de retournement des trains en provenance de l'est, les voies de garage, un ouvrage de raccordement sur la ligne Paris-Mantes.

« Pour concevoir ces aménagements, les principaux enjeux qui ont été identifiés sont l'optimisation des installations afin de réduire l'impact de l'infrastructure sur le site, une meilleure intégration de l'infrastructure en articulant le projet avec le contexte urbain actuel et futur, la recherche et la proposition de solutions préservant l'environnement et le cadre de vie des habitants.

« Sur la zone des Groues, trois sites pourront être concernés par le projet :

- le site de La Folie pourra accueillir une gare Eole pour desservir un quartier en devenir et à fort potentiel de développement ;
- plus au Nord, le site Picheta pourra accueillir les voies de retournement ;
- encore plus au Nord, l'île ferroviaire pourra accueillir les garages.

« Pourquoi la gare serait-elle implantée à La Folie ? Les trains en provenance de l'est devront desservir La Défense, ce qui est un des objectifs fondamentaux du projet, mais ne pourront pas emprunter la ligne Paris-Mantes, saturée. Donc, ils devront se retourner entre La Défense et le Pont de Rouen. En étudiant le site, seul le triangle de La Folie apparaît comme la solution pour construire cette gare terminus sans impacter l'environnement urbain.

« Comment raccorder la ligne empruntée par Eole à la ligne Paris-Mantes ? Deux types de solutions sont possibles, soit en saut de mouton, c'est-à-dire en faisant passer une voie Eole au-dessus des voies de la ligne Paris-Mantes, soit en terrier, c'est-à-dire en faisant passer une voie Eole en dessous des autres voies Paris-Mantes. Une autre solution peut être d'éloigner le viaduc des zones habitées en le repoussant vers l'ouest. Une première analyse comparative montre que le saut de mouton sur le Pont de Rouen présente l'avantage d'une meilleure faisabilité technique et d'une réalisation plus facile, tandis que les deux autres solutions présentent l'avantage d'un moindre impact sur les zones habitées. »

. Questions du public ; réponses de RFF et du STIF

Intervention de Patrick Jarry, maire de Nanterre : « Il y a, pour Nanterre, dans les années qui viennent, une arrivée de moyens complémentaires assez considérables : le RER E, le métro automatique autour de Paris, le tramway, la ligne LGV qui viendrait de Normandie et puis sans doute, demain, le passage de

l'ensemble des TGV ouest. Ce sont des infrastructures qui vont marquer le territoire de la ville à l'échelle d'un siècle. Il nous semble y avoir une faiblesse dans l'articulation entre tous ces dossiers.

« Tout est polarisé dans une zone particulière alors que le territoire de Nanterre est extrêmement vaste. Le positionnement de la gare sur La Folie n'apporte rien puisque cela vient faire cohabiter Nanterre Préfecture et Nanterre-La Folie. Finalement, tout un secteur est assez isolé et très peu desservi : le Petit Nanterre, le Pont de Rouen et une partie de l'Université de Nanterre. Si nous privilégions une gare sur le Pont de Rouen, nous avons une couverture du territoire totalement différente, à la fois pour ses habitants mais aussi pour une vision d'un développement plus équilibré de ce territoire.

« Le troisième point concerne la question des infrastructures Paris Saint-Lazare et de leur insertion dans le territoire de Nanterre. Celui-ci est très abîmé en termes de coupures urbaines, de bruit. Aujourd'hui, mille trains par jour y passent. Donc, Nanterre ne peut pas accepter qu'on lui dise qu'on ne va aggraver les choses "qu'à la marge".

« Je terminerai sur les impacts sonores. Le problème ne serait pas simplement de ne pas ajouter de décibels mais de les baisser. En venant implanter une gare au Pont de Rouen, avec l'interconnexion avec le tramway, nous avons essayé d'imaginer comment nous pouvions transformer cet endroit actuellement très difficile au plan urbain. Nous avons pensé qu'il était nécessaire d'exposer un point de vue un peu différent. »

Bruno de Trémolles, membre de la CPDP, anime la séquence des questions-réponses.

Intervention 1 : Jean-Philippe Clément, secrétaire général, Naturellement Nanterre : *« Nous sommes convaincus que s'il n'y a pas réalisation simultanée d'Arc Express dans le secteur de Nanterre, le RER E risque d'être très vite saturé, comme le RER A. »*

Question 1 : Olivier Marquet, architecte urbaniste : *« Je suis assez sensible à l'insertion urbaine d'une gare sur le Pont de Rouen. Par contre, je me pose la question de la faisabilité technique. »*

Rachid El Mounzil : *« Si la gare Eole est située à l'ouest, du côté du Pont de Rouen, va se poser la problématique des retournements et des garages. Nous ne pourrions pas à la fois desservir cette gare avec les missions de l'est, retourner les trains et les envoyer aux garages. A droite de ce Pont de Rouen, nous devons construire un ouvrage de raccordement de la ligne qui sera empruntée par le projet Eole et la ligne Paris-Mantes. Donc, on ne voit pas comment insérer une gare à droite de cette bifurcation avec un nouvel ouvrage et les contraintes qui existent autour. »*

Question 2 : Jacques Capet, vice-président, Naturellement Nanterre : *« A propos de l'implantation d'une gare éventuelle du côté du Pont de Rouen, nous pensons qu'elle apporterait un plus certain aux habitants de ce quartier et à ceux qui viennent y travailler, puisque des zones d'activité se trouvent à proximité, que ce soit les Hautes Pâtures ou l'Université. Il faudrait que ce soit en plus de la gare de La Folie.*

« Une autre possibilité peut être envisagée. La RATP étudie depuis longtemps la possibilité de prolonger la ligne 1 du métro dont le terminus actuel est à La Défense, à la Grande Arche, jusqu'à ce secteur-là.

« Une autre possibilité se trouve vers la place de la Boule, qui serait intéressante aussi.

« La question du passage en saut de mouton ou en terrier doit être examinée. Pour les Nanterriens, il est évident que le passage en terrier est le moins pénalisant. Certes, cela ralentit le passage des trains mais nous profitons de cette occasion pour signaler que, pour préserver non pas les habitants actuels mais les futures fondations d'une tour de 300 m de haut, on fait faire un coude à Eole à côté du Pont de Neuilly.

« Enfin, il ne faudrait pas utiliser toutes les possibilités existant dans ce secteur au détriment du fret. »

Christophe Deniau : *« Concernant le quartier du Petit Nanterre, les RER sont des projets ferrés lourds qui définissent une colonne vertébrale pour un projet, autour de laquelle d'autres moyens de transport s'articulent, notamment le rabattement à l'aide des moyens bus ou d'autres projets un peu plus légers, comme par exemple le prolongement du T1 jusqu'à Colombes.*

« Pour ce qui est de la ligne 1 du métro, nous n'envisageons pas pour l'instant son extension jusqu'à ces distances parce que nous estimons que ce n'est pas au réseau structurant de transport de le faire. »

Jean Faussurier, directeur du projet EOLE à RFF : *« Une des raisons pour lesquelles nous avons abandonné le projet d'implantation sous le Centre commercial des 4 Temps est non seulement que, sous ce Centre commercial, la longueur de quai serait un peu inférieure à la longueur du RER E, 225 m, mais aussi parce que nous aurions été obligés de passer deux fois sur le RER A avec des courbes et contre-courbes.*

« Le projet Eole n'est pas un projet fret. En revanche, nous envisageons de maintenir la possibilité d'évacuer les matériaux de construction par trains et donc il faudra bien réserver à cet endroit cette possibilité. »

Question 3 : Philippe Rochette, Nanterre : *« N'oublions pas la gare de Nanterre Université. Nous parlons de créer deux gares, à La Folie et au Pont de Rouen, mais il existe déjà une gare en réhabilitation complète, avec de très gros travaux, plus de 100 millions d'euros. Pourquoi n'est-elle pas utilisable ?*

« Ma deuxième question concerne le lien entre Eole et le projet Arc Express. Ces projets sont-ils exclusifs l'un de l'autre ou peuvent-ils fonctionner ensemble ? »

Jean Faussurier : *« L'option par Nanterre Université n'est pas sur le tracé du projet Eole. C'est bien pour*

cela que la proposition de Nanterre est une articulation sur le Pont de Rouen pour permettre l'articulation avec le tramway et avec Nanterre Université.

« C'est à l'issue du débat que les choses vont se décanter et nous verrons alors les projets qui seront retenus et la manière dont il faudra les articuler. Le projet Eole est autoporteur, il répond à une demande de desserte du Mantois, de décharge du RER A. »

Sandrine Gourlet, responsable des projets ferrés au STIF : « La conclusion à l'issue de la réunion à La Défense la semaine dernière était de montrer que les deux projets, Arc Express ou Grand Paris, étaient compatibles avec Eole dans tous les cas de tracés pour Arc Express ou pour le tracé retenu pour le Grand Paris. »

Question 4 : Yves Urvoas, Nanterre : « La gare de Nanterre-La Folie est-elle confondue avec la gare de Nanterre Université ou ressuscite-t-on la gare de La Folie d'il y a cinquante ans ?

« Quand le tramway T1 verra-t-il le jour Place de la Boule ? Y'aura-t-il une substitution par des bus ?

« La seule gare TGV à laquelle on puisse accéder facilement est la Gare de Lyon. Sera-t-il possible dans l'avenir d'accéder aux gares TGV Montparnasse, Massy ? »

Jean Faussurier : « Il y a effectivement un site ferroviaire historique sur lequel existe une opportunité de limiter demain ce que sera le site dédié à une activité ferroviaire. Comment articuler au mieux un projet de transport d'un côté et un projet d'aménagement de l'autre ? Cela concerne directement le site de La Folie. Il existe une raison objective pour laquelle nous y faisons un arrêt technique. C'est une opportunité aussi, dans le cadre d'un territoire qui va muter, de pouvoir permettre un arrêt commercial.

« Que pourrait apporter une gare complémentaire au Pont de Rouen que n'apporteraient pas d'autres services – nous pensons au tramway, aux transports en site propre – qui sont aujourd'hui programmés ? »

Christophe Deniau : « Le tramway est en travaux entre Saint-Denis et Asnières. Le conseil du STIF de décembre statuera sur le financement du prolongement jusqu'à Colombes, toujours en tramway.

« Le RER E qui s'arrêterait à Nanterre permettrait d'atteindre plus facilement de nouvelles destinations et notamment la gare de Magenta qui serait, avec un lien piétonnier, en correspondance directe avec la Gare du Nord et la Gare de l'Est. »

Question 5 : Jean-Philippe Clément : « Je voudrais revenir sur la question de l'option du terrier. Vous nous indiquez qu'il s'agit d'un ralentissement à 90 km/h, ce qui nous paraît supportable. Par ailleurs, le passage en saut de mouton se ferait en zone urbaine, sans protection particulière, aux alentours de 110, 120 km/h. Raison de plus donc pour motiver la solution en terrier.

« Je pense que la solution est effectivement le prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'au Petit Nanterre. »

Rachid El Mounzil : « Sur le terrier, il n'y a pas seulement un problème de performance dans la vitesse de franchissement mais aussi une problématique de caractéristiques géométriques de l'infrastructure qui sont à la limite des normes réglementaires. Il existe aussi d'autres contraintes, notamment le passage sous l'A86. »

Luc Robert, adjoint au chef du département développement à SNCF Transilien : « Si nous avons un terrier, cela obligerait les trains qui sortent à ralentir avant même d'être sortis de la voie principale. C'est tout à fait fondamental de pouvoir dégager rapidement, d'où les contraintes qui seraient générées par ce terrier, qui casseraient la vitesse avant même qu'on ait dégagé cette voie principale. »

Question 6 : Michel Mathys, association ABERPA : « J'ai noté qu'il existait déjà des points noirs bruit sur les lignes existantes. Le projet ne dit pas que ces points seront améliorés. Il me semble qu'avec les techniques actuelles, nous devrions pouvoir améliorer les choses. Par exemple avec la solution saut de mouton et le matériel roulant. Enfin, si la gare de La Défense est sous le CNIT, cela permet d'abaisser les voies au niveau de la gare de La Folie de 3 mètres, ce qui permettrait une meilleure intégration urbaine et, probablement, un traitement du bruit par une couverture légère ou autre. »

Jean Faussurier : « Le projet Eole, à ce stade des études préalables, n'augmente pas sensiblement le bruit au sens réglementaire. Il n'empêche qu'il existe un certain nombre de points noirs bruit sur le site où est prévu Eole. Ils ont été repérés et c'est dans les études ultérieures que ces questions feront l'objet, en plus, d'un dossier d'enquête publique, d'une étude d'impact environnemental. »

Luc Robert : « Sur le matériel roulant, le cahier des charges du futur matériel d'Eole sera extrêmement exigeant du point de vue de la limitation des nuisances sonores. »

Intervention 2 : Marc Vignau, maire adjoint à l'aménagement et d'urbanisme de Nanterre : « Nous voyons les contraintes financières, les contraintes de ralentissement de débit, les contraintes de limitation réglementaire... »

« Depuis le premier débat, je vois poser une gare identifiée qui s'appelle Nanterre-La Folie et, gentiment, on nous répond que ce n'est pas possible techniquement de mettre une gare sur le Pont de Rouen. On nous explique que les emprises sont anciennes. Non, elles n'ont pas deux siècles comme la voie. Au Pont de Rouen, elles ont été refaites il y a quarante ans, en même temps qu'on a construit l'A86.

« Le poste de redressement EDF n'est pas au niveau du Pont de Rouen, il est après. Cela veut dire que si nous passons en terrier, nous l'évitons. »

« A quelle hauteur sera votre saut de mouton ? Quelle diffusion du bruit ?

« Vous dites que le trafic du groupe 5 devrait diminuer. Je peux vous dire que le trafic du groupe 5 n'a jamais cessé d'augmenter. Il y aura peut-être un impact mais je ne crois pas qu'à long terme, il y ait une diminution aussi importante que celle que vous annoncez. »

Question 7 : Denis Fame, Rueil-Malmaison : « Le terrier passe-t-il sous la Seine ? Ne faudrait-il pas, dans le cadre des nouveaux transports qui arrivent sur Nanterre, Arc Express ou le Grand Paris, envisager de tout passer en souterrain, hormis, bien sûr, le tramway ? »

Rachid El Mounzil : « Le terrier ne passe pas sous la Seine mais sous l'autoroute A86. Pour faire passer le terrier sous l'autoroute et au droit du Pont, il y a des fondations dont il faut relever les plans de recollement. Nous avons besoin d'approfondir les études, de connaître précisément la nature de l'ouvrage et de ses fondations avant de démontrer la faisabilité du terrier. »

Intervention 3 : Monique Bouteille, maire adjoint, Rueil-Malmaison : « Je pense qu'il y a une analyse nécessaire de la complémentarité d'Eole par rapport aux autres projets. Je voudrais ajouter la nécessité pour la Ville de Rueil de voir le T1 en urgence sur le planning pour conforter ce projet d'Eole. »

Question 8 : Carmelo Picciotto : « Je voulais savoir si la gare de La Folie servirait d'arrivée pour le TGV normand et quelle était la nature des travaux ordonnés à Nanterre Université. Peut-on envisager un prolongement de la ligne A de Saint-Germain-en-Laye vers le Mantois, ce qui permettrait de créer une nouvelle ligne et d'éviter la création du tunnel entre Haussmann et La Folie ? »

Jean Faussurier : « S'agissant du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, il n'existe pas de position arrêtée puisque RFF et le comité de pilotage en sont à une phase de réflexion. Le dossier sera soumis en février à la Commission nationale du débat public pour un débat public prévu à l'automne 2011. C'est à ce moment-là que la réflexion et le débat sur la position éventuelle de la gare auront lieu, en leur temps.

« La relation avec Saint-Germain-en-Laye est, pour le moment, une hypothèse que nous n'avons pas vraiment regardée. »

Intervention 4 : Pierre Creuset, conseiller municipal et président du groupe Modem au conseil municipal de Nanterre : « Nous ne sommes pas en train de réfléchir sur une vue d'ensemble. Vous parlez du RER E, c'est très bien par rapport à Nanterre mais, par rapport à Arc de Seine, qu'est-ce qui se rejoint dans tout cela ?

« Est-ce que nous allons avoir des problèmes de bruit ?

« Pourquoi ne pas imaginer également, dans ces nouveaux transports en commun, des choses un peu innovantes en termes d'approvisionnement de La Défense ? Pouvons-nous imaginer que ce RER E puisse aussi avoir une plate-forme à Nanterre-La Folie qui puisse approvisionner La Défense ? De quelle manière allons-nous pouvoir permettre aussi aux habitants d'avoir un quartier vivant ? »

Intervention 5 : Un habitant de Nanterre : « Nous n'y comprenons rien, avec tous ces multitracés. J'aimerais comprendre comment vous allez faire dans dix ans parce que vous avez déjà dix ans de retard. Vous prolongez une ligne mais vous oubliez de penser qu'en prolongeant des lignes, cela va se densifier dans les stations que vous allez prolonger. Nous sommes déjà sur-densifiés à Nanterre, avec dix mille habitants au kilomètre carré, et cela va se densifier à Mantes-la-Jolie.

« Il faut une gare au Petit Nanterre, parce que les gens qui y habitent ont du bruit, de la pollution, des embouteillages. »

. Conclusion de la réunion publique

Michel Gaillard : « Je retiens qu'un certain nombre de remarques ont été faites sur cet aspect de l'implantation des gares. Sur le bruit, nous avons programmé un atelier bruit auquel seront invités les associations et les élus qui souhaitent y participer pour, en nombre plus restreint, pouvoir aller plus au fond sur ces questions de points noirs, de traitement, etc. »

M. Gaillard rappelle que la prochaine réunion se tiendra aux Mureaux, le 30 novembre, sur la question des aménagements des installations et des gares.

LES PRINCIPAUX THÈMES ABORDÉS PAR LE PUBLIC AU COURS DE LA RÉUNION

1) L'emplacement des gares à Nanterre et la desserte du territoire

Thèmes abordés : choix de l'emplacement des gares à Nanterre, enclavement du Petit Nanterre et du secteur du Pont de Rouen

Réponses des MO : *desserte fine (bus, tramway) à l'étude*

2) Le bruit

Réponses des MO : *identification des Points noirs bruit, tenue d'un atelier bruit, études ultérieures (dossier d'enquête publique, étude d'impact environnemental).*

3) Le passage du Pont de Rouen

Thèmes abordés : choix du saut de mouton ou du terrier

Réponses des MO : *option discutée, contraintes techniques et conséquences en termes de nuisances sonores.*

4) La cohérence des projets de transports publics à Nanterre

Thèmes abordés : liens entre Eole, la LNPN, Arc Express et le Grand Paris

Réponses des MO : *Eole est un projet autoporteur, mais ses liens avec les autres projets de transports sont pris en compte.*